

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 5 (5)  
26 marca 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

[www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst](http://www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst)

## Z kraju i ze świata

■ **Bombaj (autobus).** „Gazyfikacja” komunikacji w Bombaju nie ominęła także autobusów BEST. Kilka miesięcy po wprowadzeniu w życie planu przekonwertowania wszystkich taksówek w mieście na napęd CNG, w autobusach po NG z zajezdni Anik i Prateeksha Nagar zamontowano instalację gazową. Ciekawe, kiedy przyjdzie pora na piętrusy?

■ **Bombaj (kolej).** W budżecie kolejowym na ten rok Bombaj został prawie całkowicie pominięty. Pomimo poważnego przeciążenia systemu, Ministerstwo Kolei w Delhi zarezerwowało fundusze wyłącznie na przyspieszenie budowy 5 i 6 toru z Andheri w kierunku północnym na sieci Western Railway oraz fundusze na kontynuację budowy 5 i 6 toru na sieci Central Railways od Kurla w kierunku Thane.

■ **Bydgoszcz (autobus, pociąg).** Od 4.03. do 26.03. z powodu budowy nowego wiaduktu kolejowego nad ul. Grunwaldzką (po północnej stronie obecnego wiaduktu), całkowicie był wstrzymany ruch pociągów pasażerskich na odcinkach Bydgoszcz Gł. – Trzcinec i Bydgoszcz Gł. – Kcynia. W związku ze wzmożonym ruchem pociągów na odcinku Bydgoszcz Gł. – Bydgoszcz Bielawy (pociągi pokonują odcinek Bydgoszcz Gł. – Nowa Wieś Wielka drogą okrężną przez Bydgoszcz Bielawy i Bydgoszcz Emilianowo), całkowicie zawieszono kursowanie pociągów do Fordonu. Na podstawie ważnego biletu PKP w dni robocze w godzinach 5:30–7:30 oraz 14:30–16:30 można korzystać z autobusów komunikacji miejskiej linii 60 (tylko na odcinku Dworzec Gł. – Morska), 65 (tylko na odcinku Os. Leśne – Fordon), 67 i 69 (tylko na odcinku Wyścigowa – Os. Tatrzańskie), 70, 72, 74 i 94. To już drugi taki przypadek w ostatnim czasie. W zeszłym roku, z powodu budowy wiaduktu nad ulicą Rejewskiego, na prawie 7 miesięcy zawieszono kursowanie pociągów na odcinku Bydgoszcz Brdyujście – Bydgoszcz Fordon. Można było wówczas korzystać z autobusów linii 65, 70, 72 i 74. Za zawieszono pociągi do Kcyni kursują autobusy PKS. To pierwszy przypadek całkowitego zawieszenia kursowania pociągów na tak długim odcinku – zwykle ograniczano się do wprowadzenia komunikacji zastępczej tylko z Bydgoszczy do Rynarzewa. Najciekawsze atrakcje czekają jednak na podróży udających się z Bydgoszczy do Trzcieńca, Brzozy i Chmielnik: muszą udać się drogą okrężną do Nowej Wsi Wielkiej, a następnie przesiąść się na kursujący wahadłowo pociąg „łącznikowy” Nowa Wieś Wielka – Trzcinec. Tym sposobem podróż do odległego o 8 km od stacji Bydgoszcz Gł. Trzcieńca

(od pętli autobusowej na Błoniu niecałe 4 km) trwa około godziny.

■ **Bytom (autobus).** PKM Bytom S.A. przeprowadziło remont jelicza M11 nr 2597. Autobus ten wyróżnia się spośród innych charakterystycznymi dodatkowymi światłami i kierunkowskazami, umieszczonymi nad tylną szybą.

■ **Gdańsk (tramwaj).** Z powodu odbudowy po powodzi skarpy na ul. 3. Maja, linia tramwajowa 14 kursuje w odwrotnym kierunku, to jest na trasie: Dworzec Główny PKP – Hucisko – 3. Maja – Armii Krajowej – Brama Wyżynna – Dworzec Główny PKP. Rozkład nie uległ zmianie. Termin powrotu na właściwą trasę planowany jest na koniec kwietnia.

■ **Gdynia (autobus).** W dniach 19–20 marca awaria wodociągowa na ulicy Chwaszczyńskiej wymusiła objazd dla autobusów linii 01, 107, 140, 141, 147, 240 i 420 ulicą Hodowlaną, po której normalnie komunikacja miejska nie kursuje.

■ **Gdynia (autobus).** Od 16.03. kursuje nowa linia bezpłatna 02 na trasie: Hipermarket Hit – Morska – Wiejska – Chylońska – Owsiana – Morska – Hipermarket Hit. Jest obsługiwana midibusami. Linia kursuje przez siedem dni w tygodniu co 20 minut.

■ **GOP (bilety).** W obiegu pojawiły się bilety jednorazowe Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP z nowym wzorem hologramu, który zawiera logo Związku.

■ **Jastrzębie-Zdrój (autobus).** Miejscowy PKM zaoferował do sprzedaży 7 sztuk autobusów jelicz M11 o numerach taborowych: 238, 239, 240, 241, 243, 244, 245. W przypadku autobusu nr 244 konieczne jest przeprowadzenie remontu średniego silnika.

■ **Jaworzno (autobus).** Stanisław Zastrzeżyński, który włada linią 998 w Chorzowie, wzmocnił park taborowy kolejnym furgonem marki Mercedes. Pojazd ten posiada nadwozie autobusu, jest nieco dłuższy i pojemniejszy od pozostałych mikrobusów tego typu eksploatowanych przez przewoźnika. Zauważamy jednocześnie, że linia ta nie ma wbrew nazwie nic wspólnego ze strażą pożarną.

■ **Jaworzno, a właściwie Bieruń (autobus).** W poprzednim numerze podaliśmy, że firma Meteor z siedzibą w Jaworznie, a z bazą pod Bieruniem, zakupiła jelicza M121M i nadała mu numer 825. W rzeczywistości autobus oznaczono jako 865. Za błąd przepraszamy.

■ **Kielce (autobus).** Z powodu braku akceptacji ze strony Zarządu Miasta, rozkłady jazdy i linie nie zostały zmienione. MPK Kielce już od dawna prowadziła batalię w sprawie dublujących się linii, lecz bezskutecznie. Przykładowo: pół roku temu plano-

wano likwidację linii 15, która praktycznie na całej swej długości pokrywa się z linią 46. Zmiany, które miały zostać wprowadzone 11.03. pozwoliłyby na lepszą obsługę peryferyjnych osiedli, a także na niewielkie oszczędności.

■ **Kielce (autobus).** Kolejne cięcia w rozkładach. W związku z zbyt dużymi (w stosunku do roku ubiegłego) wymaganiami cenowymi, jakie gminom podkieleckim przedstawiło MPK, te – mówiąc krótko – postawiły się i zdecydowały, że nie zapłacą tyle, ile MPK sobie życzy. Przedsiębiorstwo motywowało wzrost kosztów wysoką amortyzacją i konkurencją busiarzy, którzy przejmują pasażerów nie korzystających z ulg. Gmin to nie przekonało i nawet po obniżce ze strony MPK postanowiły pozostawić tylko te kursy, które uważają za najpotrzebniejsze (dowóz do szkół i do zakładów pracy). Mieszkańcy okolic Kielc podobno nie są specjalnie zmartwieni ograniczeniem kursowania autobusów MPK, gdyż do wyboru mają jeszcze PKS (ceny zbliżone, a nawet niższe niż MPK) i prywatniarzy. MPK nie zamierza się poddać i już zapowiada dalszą walkę o podmiejskiego klienta. Do walki zamierza rzucić pięć nowych, czterdziestoosobowych mercedesów, które mają być kupione podobno już w kwietniu. Pożyjemy – zobaczymy, tymczasem zlikwidowano: 12 z 25 kursów linii 18 do Piekoszowa; 8 z 33 kursów linii 28 – dojeżdża do Jaworzni (niektóre kursy do Piekoszowa); 3 z 13 kursów linii 31 do Chęcina (w tym wszystkie w niedziele).

■ **Kraków (autobus nocny).** Okazuje się, że umowa między Miastem a MPK odnośnie zapewnienia funkcjonowania nocnej komunikacji autobusowej wygasa z końcem bieżącego roku. MPK przypomina, że nocne tramwaje zlikwidowano w listopadzie 1986 r., wprowadzając dodatkowe nocne linie autobusowe. Niestety, ani przebieg tych linii, ani ilość kursów nie są w stanie konkurować z prywatnym transportem osobowym. Nocne autobusy świecą pustkami, może za wyjątkiem linii 601 i 607, ale też nie zawsze. Średnio na liniach nocnych wykonuje się 4–6 kursów. Krzyżujące się ze sobą „nocki”, nie są w żaden sposób skomunikowane. Wydaje się więc, że przed dokonaniem ich likwidacji, należałoby w sposób przemyślany dokonać korekty przebiegu tras, umożliwić przesiadki oraz zapewnić przyzwoitą częstotliwość – przynajmniej 30–60-minutową. Władze miejskie zapewniają, że Kraków będzie miał w przyszłym roku nocną komunikację.

■ **Kraków (torowiska).** Wiosna zaczyna się pchać drzwiami i oknami, tak więc magistraccy urzędnicy szykują Krakusów na „małe co nieco”

związane z remontami torowisk. W połowie kwietnia najprawdopodobniej (decyzje co do terminu jeszcze nie zapadły) rozpocznie się remont generalny torowiska w ulicach Mikołajczyka – Srebrnych Orłów. Faktycznie, na łączniku Piasta Kolodziej – Srebrnych Orłów już coś kopią. Zakres prac przewiduje naprawę około 3 km<sup>2</sup> (przebudowa podtorza, wymiana szyn, częściowo sieci trakcyjnej, peronów przystankowych itp.). Prace potrwać około 2 miesięcy. Po ich zakończeniu, „majstry” przeniosą się na ul. Piłsudskiego, gdzie rozpocznie się mający potrwać około 3 miesięcy remont na odcinku od ul. Straszewskiego do Alei. W zależności od funduszy, być może na remont załapie się jeszcze odcinek do Cichego Kąjca. Na ten rok to wszystko. W tragicznym stanie jest jeszcze torowisko do Pleszowa (ul. Igołomska) i w ul. Kapelnika. Bardzo chętnie miasto wyremontowałoby jeszcze ul. Kalwaryjską, Lubicz, Mrozową i Zakopiańską. Torowisko na r. Mogiłskim będzie poddawane jedynie NB z uwagi na planowaną całkowitą przebudowę tego „węzła”. Jest to jedno z najbardziej niewralgicznych miejsc związanych z komunikacją miejską. Zgodnie z planem, linie tramwajowe mają się krzyżować około 6 m pod poziomem obecnego ronda. Na środku ronda mają powstać perony przesiadkowe dla pasażerów tramwajów – tego tradycyjnego na linii Lubicz – Mogiłska oraz szybkiego – al. Powstania Warszawskiego – Lubomirskiego. Póki co, tunel jest praktycznie gotowy od Dworca do ronda, brakuje jeszcze kilkadziesiąt metrów. W związku z tymi pracami na jakiś czas zostanie wyłączony ruch tramwajowy w ciągu al. Powstania Warszawskiego. Co do terminów, nie można jeszcze nic powiedzieć, ale pierwsze prace budowlane rozpoczną się w połowie roku, a całość inwestycji ma być sfinalizowana na przełomie 2004 i 2005 r.

■ **Kraków (tramwaj).** 14.03. skład 820+819 przeprowadził się z Podgórza do Nowej Huty i otrzymał nowe numery 353+354.

■ **Kraków (tramwaj).** 16.03. zaczął obowiązywać nowy rozkład jazdy dla niektórych linii. Zgodnie z nim linię 4 po kilku latach przerwy obsługują w dni robocze mniej więcej do godziny 17–18 same składy 3×105Na. Później na kilku brygadach dochodzi do podmiany na 2×105Na. 10 brygad czwórki obsługiwać będzie zajezdnia Nowa Huta, 4 pozostałe wyjadą z Podgórza. W zamian za to na linii 22 aż 12 brygad stanowić będą składy GT6+B4, tylko jedna brygada zostanie na Podgórzu i będzie obsługiwana składem 2×105Na. Podgórze będzie nadal wystawiać potrójniki oprócz 4 na 13 – pojawi się 6 składów (na ogólną liczbę 13 brygad). Tak więc, w dzień powszedni każda z zajezdni będzie wystawiać po 10 składów 3×105Na. W dni wolne od pracy linia 4 to same 2×105Na a na 22 bez zmian. Częstotliwości się nie zmieniły – 4 co 10 minut przez cały dzień; 22 – co 10 minut w szczycie i co 20 poza nim.

■ **Kraków (tramwaj).** 17.03. około godziny 15 skład rezerwowo 627+626 skręcający pod Poczta Główną ze Starowiśnej w św. Gertrudy wykołował się na łuku. Zdarzenie było poważne, tramwaj niemal wjechał w ulicę Sienną. Zatrzymanie ruchu trwało około półtorej godziny. Przyczyną wypadku ma zbadać specjalna komisja.

■ **Radom (autobus).** MZDiK ogłosił, że w okresie Świąt Wielkanocnych autobusy linii miejskich i podmiejskich jeździć będą według rozkładu niedzielnego. Jako jedyna nie będzie kursować linia 50.

■ **Radom (autobus).** Od 30.03. trasę zmienia

linia 18. Od tego dnia będzie to linia z jednym przystankiem końcowym na ulicy Prażmowskiego (w okolicach Dworca PKP). Nowa trasa wygląda następująco: Prażmowskiego – 25. Czerwca – Struga – 11. Listopada – Zbrowskiego – Energetyków – Stara Wola Gołębiowska – Potkańskiego – Nowa Wola Gołębiowska – Energetyków (wybrane kursy z dojazdem do Elektrociepłowni) – Energetyków, a następnie dotychczasową trasą do ul. Prażmowskiego. Na Starej i Nowej Woli Gołębiowskiej zlokalizowane zostaną dodatkowe przystanki. W związku ze zmianą trasy zmienione zostaną godziny odjazdów większości kursów.

■ **Radom (autobus).** W marcu działania MZDiK związane z zapewnieniem bezpieczeństwa w autobusach nabrały tempa. Na miasto, jak i poza nie, wyruszyły wspólne patrole złożone z dwóch–trzech kontrolerów Renomy, policjanta i strażnika miejskiego. Patroli jest około ośmiu. Mają za zadanie dbać o bezpieczeństwo pasażerów. Większość czasu spędzają jeżdżąc autobusami, kontrolując bilety (podobno nawet „ubranym inaczej”), działając swoim widokiem prewencyjnie na kieszonkowców i wandalii. Po kilku przystankach zmieniają autobus i jeżdżą tak przez kilka godzin. Według kierowców MPK już widać efekty: ponoć więcej ludzi kasuje bilety, kieszonkowcy widząc mundurowych uciekają z autobusów. Z kolei właściciel ITS, który wynajął do ochrony swoich autobusów agencję ochrony, zastanawia się, czy jednak z tego nie zrezygnować. Jak się okazało (przy okazji niedawnego incydentu na linii A, w trakcie którego po bójce w autobusie jej uczestnicy, wyproszeni przez kierowcę, obrzucili bus kamieniami i wybili w nim szybę), patrole ochroniarskie mają zbyt małe kompetencje i praktycznie do wszystkiego muszą wzywać policję.

■ **Szczecin (tramwaj).** W mieście nad Odrą na prośbę pięciu towarzystw osób niedowidzących postanowiono wprowadzić zmianę w systemie oznaczania na wagonach tramwajowych numerów linii. Zmiana polega na zawieszeniu dodatkowej tablicy z pokazywanym numerem linii na ścianie bocznej wagonu. Nowe tablice są wykonane z tworzywa sztucznego i mają spore rozmiary – dokładnie 43×43 cm. W wagonach generacji 105N nowe tablice wiszą między ścianą czołową a pierwszymi drzwiami. Szczecińscy miłośnicy zaobserwowali premierę nowego systemu oznaczania numerów linii w dniu 8.03. na linii 3. Wagonem, który doznał tego zaszczytu była niemierzyńska stopiatka nr 592. W przeciagu paru dni tablice rozpleniły się też na pozostałych stopiátkach z Niemierzyna. W najbliższym czasie nowe tablice mają pojawić się na wszystkich pierwszych wagonach składów dwuwagonowych oraz na pojazdach jeżdżących solo. Gdy będziecie czytać ten numer, pewnie znany już będzie „patent” na umieszczanie tych wielkich tablic na wagonach typu 102Na, a także na bulwach i helmutach, w których nie jest możliwe wykorzystanie rozwiązania „stopiátkowego” ze względu na zupełnie inny kształt skosu ściany bocznej pudła.

■ **Szczecin (tramwaj).** W dniach 12–22.03., w związku z przebudową ronda u zbiegu ulic Nowej i Nabrzeża Wieleckiego oraz związanym z tym remontem torów tramwajowych na ul. Nowej, tramwaje linii 3 w godzinach 7–14 kursowały objazdem przez ulice Wyszyńskiego i Nabrzeże Wieleckie. W tym czasie nieczynny był przystanek Plac Tobrucki, natomiast pociągi obsługujące linię 3 zatrzymywały się na przystankach Wyszyńskiego oraz Dworcowa. Objazd ten był niewątpliwą gratką dla

miłośników, chociażby ze względu na możliwość przejazdu przez ulicę Wyszyńskiego ostatnimi w ruchu liniowym frankfurckimi doczepami typu I nr 551 i 553.

■ **Szczecin (tramwaj).** Od dnia 7.03., ze względu na przerwę w pracy Stoczni Szczecińskiej spowodowaną problemami finansowymi i tym samym radykalnie zmniejszonymi przewozami w relacji Dworzec Główny – Stocznia, odwołania zawieszono zostało kursowanie linii tramwajowej 6bis.

■ **Świerklaniec (autobus).** PKM Świerklaniec kupił niedawno, pierwszy od 5 lat, nowy autobus (mocne naciągnięte określenie), a raczej midibus kapena thesi city. Otrzymał on numer 1498 i jeździ wieczorem (w dzień jest za mały) na linii 1. Niestety, w miejscu gdzie powinien być wyświetlacz przedni, jest naklejka z logo PKM, a tablica z numerem linii i kierunkiem jazdy stoi grzecznie między szybą a deską rozdzielczą.

■ **Templin (bilety).** Legalna jazda autobusem na gapę? Brzmi to paradoksalnie, ale w miasteczku Templin położonym we Wschodnich Niemczech rozdaje się mieszkańcom darmowe bilety autobusowe, oszczędzając przy tym miejski budżet. Nie tylko zbyteczni są kontrolerzy, ale i mniejsze jest zanieczyszczenie powietrza w tej kuracyjnej miejscowości. Dzięki temu liczba pasażerów wzrosła dziesięciokrotnie.

■ **Warszawa (autobus).** Od 13.03. ZTM zmieniał rozkład jazdy linii autobusowej 172. Na skutek wydłużenia czasu przejazdu o około 6–7 minut, kursuje ona w dni powszednie odpowiednio: co 7 minut w szczycie porannym (do tej pory co 6–7), co 14–15 minut w międzyszczytce (dotychczas co 12) oraz co 9–10 minut w szczycie popołudniowym. Jednocześnie w nowym rozkładzie tej linii nie ma już tzw. BWL-ki, czyli brygady wieloliniowej (nr brygady 64), która w soboty, niedziele i święta wykonywała jeden pełny kurs właśnie na linii 172, a później przez cały dzień kursowała na linii 512. W zamian, na linii 172 została dołożona dodatkowa niskopodłogowa brygada całodzienna, dzięki której kursuje ona w soboty, niedziele i święta co 15 minut (do tej pory co 16). Z kolei w rozkładzie linii 512 dotychczasowa BWL-ka kursuje jako brygada całodzienna oznaczona numerem 2. Jej obsługę, tak jak do tej pory BWL-ki, zapewnia zajezdnia Woronicza. Dzięki tej zmianie także linia 512 kursuje nieznanie częściej w dni świąteczne. Kolejna BWL-ka (nr brygady 66) nie pojawia się już w dzień świąteczny na liniach 191 (na której kursowała przez większość dnia) i 127 (gdzie wykonywała pełny kurs w godzinach wieczornych) od 12.01., czyli od chwili zamknięcia wiaduktów w Al. Jerozolimskich. Po ponownym otwarciu wiaduktu i przywróceniu rozkładów dla tej linii, takiej brygady już nie znajdziemy.

■ **Warszawa (metro).** Pociągi metra nie powodują już drgań w budynkach zlokalizowanych w pobliżu linii. Jak wykazały badania przeprowadzone w ubiegłym miesiącu przez specjalistów z Politechniki Krakowskiej, bezpośrednią przyczyną ich powstawania były nowoczesne wagony typu Metropolis produkowane przez Alstom, w których uległy wzmocnieniu koła [nieoficjalnie wiadomo, że po prostu „zajawaciał” – przyp. red.]. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że wagony Metropolis kursują dopiero od 2000 r.! Po wykryciu usterek feralne pociągi metra zostały od razu wycofane z ruchu, a serwis Alstomu niezwłocznie przystąpił do ich naprawy. Polegało to na ponownym przetoczeniu zestawów kołowych. Usuwanie usterek w jednym

szściowagonowym składzie trwało 72 godziny. Tak więc naprawa wszystkich 8 składów zajęła 24 dni i zakończyła się około 18.03. Niestety, na razie nie wiadomo, co było przyczyną tak szybkiego zużycia zestawów kołowych. W jej ustaleniu mają pomóc kolejne, bardziej szczegółowe badania, które mają być przeprowadzone w niedalekiej przyszłości. Prezentowane hipotezy mówią o niewłaściwym surowcu użytym do wyprodukowania wadliwych zestawów lub złym stanie technicznym torów warszawskiego metra. Za pierwszą z hipotez przemawia fakt, że w rosyjskich pojazdach takich usterek nie odnotowano. Należy mieć nadzieję, że firma Alstom wyjaśni przyczynę powstawania wad i w kolejnych dostarczanych wagonach wyeliminuje możliwość ich wystąpienia, bowiem w tym roku ma być dostarczona kolejna partia 30 wagonów.

■ **Warszawa (przetarg).** ZTM ogłosił przetarg na wyłonienie prywatnej firmy kontrolerskiej, która będzie sprawdzać ważność biletów pasażerów podróżujących środkami komunikacji miejskiej, a przy okazji poprawi ściagalność kar (suma niezaplaconych mandatów wynosi 27 mln złotych!). Ponadto, Zarząd Miasta liczy, że w środkach masowej komunikacji będzie bezpieczniej oraz wywiąże się swista „konkurencja” między kontrolerami „prywatnymi” a „miejskimi”, dzięki czemu „kanarzy” lepiej będą wykonywać swoją pracę.

■ **Warszawa (szyny).** 18.03. odbyła się uroczy-

stość wręczenia nagród *Szyna 2001*, przyznawanych corocznie przez Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej osobom szczególnie zasłużonym dla rozwoju, popularyzacji i promocji transportu szynowego. Nagrody otrzymali: prezydent Warszawy – Wojciech Kozak, prezes PKP IC – Andrzej Żurkowski, główny specjalista ds. kolejowych przewozów regionalnych w Departamencie Gospodarki, Infrastruktury i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego – Andrzej Masel, specjalista ds. teleinformatyki i łączności Tramwajów Warszawskich – Mariusz Kanafa oraz dyrektor Metra Warszawskiego – Bohdan Zuń. Gratulujemy!

■ **Warszawa (tramwaj).** Nasz szpieg, który w miesiąc po Walentynkach odwiedził warsztaty T-3, zobaczył podejrzany „konkubinat” trzymający się razem za pomocą drutu – do kasacyjnego wagonu 105Na-1008 wstawiono przód od rozbitej bulwy nr 2074. Oprócz chęci wyzbicia się na Obozową skasowanego wagonu i jego „nowego” przodu, TW chodzi zapewne o sprawdzenie wyglądu stopiątek po „face-liftingu”. Niewykluczone bowiem, że przechodzący obecnie modernizację (m.in. na pudło trzydrzwiowe) skład 1392+1391 dostanie właśnie przody od bulw.

■ **Warszawa (tramwaj).** 17.03.: *Gazeta Stołeczna* (lokalny dodatek do *Gazety Wyborczej*) przygotowała specjalny dodatek dotyczący klima-

tycznej ulicy Żąbkowskiej. W związku z tym zorganizowano m.in. zwiedzanie zajezdni tramwajowej zlokalizowanej przy ul. Kawęczyńskiej 16. Do „zdobycia” było 50 podwójnych zaproszeń, które po prostu odbierało się przed bramą zakładu. Po zakładzie oprowadzał jego kierownik, Wojciech Jarosz. Można było obejrzeć rozwaloną stoszenastkę nr 3011, kilka historycznych zdjęć w gablocie oraz dowiedzieć się trochę na temat historii zajezdni. Ponadto, dumnie przed halą prezentował się dźwig, który nota bene około godziny 12:30 został użyty do wstawienia na „pieska” ostatniej osi drugiego wagonu składu 105Na 1074+1075 linii 7, która to zablokowała się na pobliskiej pętli Kawęczyńska-Bazylika. Ponadto z R-3 przyjechały w składach wagony: K+Lw 403+541 oraz N+A 674+43, które można było dokładnie „zlustrować”. Prezes KMKM, Dariusz Walczak, przybliżył także historię wagonów (i tramwajów w ogóle).

■ **Warszawa (tramwaj).** Na Bemowie 19.03. doszło do megawykolejenia, ale o tym dopiero w następnym numerze.

**Jarosław Girstun, Remigiusz Grochowiak, Tomasz Kaczmarek, Michał Kamiński, Adam Kolać, Krzysztof Lipnik, Wojciech Lemański, Bartosz Mazur, Maciej Musiał, Radosław Schmidt, Olaf Skrzymowski, Jacek Sobota, Tomasz Szydłowski, Karol Tyszka, Krzysztof Utracki, pmt**

## Wiadukt w Al. Jerozolimskich znowu przejezdny

Po upływie dwóch miesięcy od chwili zamknięcia, dnia 12 marca Zarząd Dróg Miejskich częściowo przywrócił ruch na jednym z wiaduktów w Al. Jerozolimskich nad torami kolejowymi linii radomskiej i WKD. Warto w tym miejscu przypomnieć, że bezpośrednią przyczyną zamknięcia „feralnego” obiektu było oderwanie sporego fragmentu betonu, który spowodował powstanie pokaźnych rozmiarów dziury w jego konstrukcji. Wstępne prognozy nie były optymistyczne. Drogowcy zakładali, że ta ważna trasa wylotowa w kierunku Pruszkowa i Piastowa będzie zamknięta przez kilka miesięcy (do momentu wybudowania tymczasowego wiaduktu). W bieżącym roku nawet nie zakładano możliwości przeprowadzenia kapitalnego remontu „starych” wiaduktów. Wynika to z głębokiego kryzysu finansów Warszawy. W budżecie miasta nie zaplanowano środków pieniężnych na ten cel. Dlatego też prognozowano, że prace remontowe mogłyby się rozpocząć najwcześniej w przyszłym roku. Tak więc kierowców czekało wielomiesięczne korzystanie z uciążliwych objazdów, na których tworzyły się ogromne korki. Jednak po wykonaniu szczegółowej ekspertyzy stanu technicznego wiaduktów przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów stwierdzono, że konstrukcja południowej „nitki” może jeszcze przez kilka miesięcy „służyć” kierowcom, oczywiście po wcześniejszym jej podparciu i wzmocnieniu konstrukcji płyty nośnej. Początkowo planowano ułożenie na płycie wiaduktu stalowych płyt i przykrycie ich asfaltem. Jednak wykonawca prac, firma Mosty Warszawa, zdecydowała o zmianie koncepcji remontu. Po zerwaniu starej nawierzchni asfaltowej została położona nowa płyta betonowa, która jednocześnie stała się warstwą jezdnią. Zrezygnowano z położenia wierzchniej warstwy asfaltowej. Od spodu zabezpieczono konstrukcję przed ewentual-

nymi dalszymi „odpryskami” betonu. Zmiana technologii, jak i sprzyjająca pogoda przyspieszyły termin zakończenia prac. Już 8 marca wiadukt przeszedł pomyślnie próby obciążeniowe (wytrzymał nacisk 50 ton), a 12 marca, a więc trzy dni przed planowanym terminem, tuż po godzinie 8:00 został oddany do ruchu. Na prowizorycznie wyremontowanym wiadukcie oddano do dyspozycji kierowców po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, przy czym pasy zewnętrzne mają szerokość po 3, a wewnętrzne po 2,5 metra. Z przejazdu mogą korzystać jedynie samochody o masie nie przekraczającej 3,5 tony (z prędkością do 40 km/h) i autobusy komunikacji miejskiej (z prędkością nie większą niż 20 km/h). Pozostałe pojazdy są kierowane na dotychczasowe objazdy. Wprowadzone ograniczenia mają na celu oszczędzanie konstrukcji przeprawy do czasu oddania do ruchu sąsiedniego wiaduktu, co ma nastąpić w końcu listopada bieżącego roku. Wówczas cały ruch zostanie przeniesiony na wyremontowaną nitkę północną, a obecnie użytkowana przejdzie remont. W międzyczasie w skromnym budżecie stolicy wygospodarowano środki na przeprowadzenie prac remontowych na obydwu częściach wiaduktu. Z względu na zły stan techniczny, obie części wiaduktu zostaną najpierw zburzone, a następnie zbudowane od nowa. Ale to dopiero w przyszłości.

Wróćmy do wydarzeń, które już miały miejsce. Z chwilą oddania południowej części wiaduktu, to jest od 12 marca od około godziny 8:30, Zarząd Transportu Miejskiego przywrócił stałe trasy autobusów linii 127, 517, 717 i E-5, które wyglądają następująco:

- linia 127 Nowe Włochy – Chrościckiego – Świerzyczna – Potrzebna – Sympatyczna – (powrót: Sympatyczna – Wałowicka – Globusowa – Świerzyczna) – Cegielniana – Techników – Populama – Al. Jerozolimskie – rondo Zesłańców Syberyjskich – Al. Jerozolimskie – Niemcewiczka – Grójecka – pl. Zawiszy – (powrót: pl. Zawiszy –

Al. Jerozolimskie) – Al. Jerozolimskie – r. Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Muranowska – Bonifraterska – Słomińskiego – most Gdański – Starzyńskiego – r. Starzyńskiego – Starzyńskiego – r. Żaba – Św. Wincentego – Kondratowicza – Łabiszyńska – Łojewska – Chodecka – Krasnobrodzka – Bródno – Podgrodzie; - linia 517 Ursus Niedźwiadek – Keniga – Warszawska – Władysława Jagiełły – Lalki – Cierlicka – Kościuszki – Spisaka – Kompanii „Kordian” – Pużaka – Sławka – (powrót: Sławka – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Cierlicka) – Dzieci Warszawy – Ryżowa – Kleszczowa – Łopuszańska – Al. Jerozolimskie – r. Zesłańców Syberyjskich – Al. Jerozolimskie – Grzymały – Sokolowskiego – Kopińska – Grójecka – pl. Narutowicza – Grójecka – pl. Zawiszy – Al. Jerozolimskie – r. Dmowskiego – Al. Jerozolimskie – r. De Gaulle’a – Al. Jerozolimskie – wiadukt mostu Poniatowskiego – most Poniatowskiego – al. Poniatowskiego – r. Waszyngtona – al. Zieleniecka – Targowa – al. Solidarności – Radzyńska – Gorzykowska – Myszowska – Barkocińska – Ossowskiego – Handlowa – Pratuliska – Trocka – Targówek; - linia 717 Piastów: Piastów (Ogińskiego) – Sowińskiego – al. Wojska Polskiego – al. Tysiąclecia – Pruszków: al. Dwudziestolecia – Królewska – Al. Jerozolimskie – Warszawa: Al. Jerozolimskie – r. Zesłańców Syberyjskich – Al. Jerozolimskie – Dw. Zachodni; - linia E-5 Ursus – Niedźwiadek – Keniga – Warszawska – Władysława Jagiełły – Lalki – Cierlicka – Kościuszki – Spisaka – Al. Jerozolimskie – (powrót: Al. Jerozolimskie – Sosnkowskiego – Pużaka – Sławka – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Cierlicka) – r. Zesłańców Syberyjskich – Al. Jerozolimskie – Niemcewiczka – Grójecka – pl. Zawiszy – (powrót: pl. Zawiszy – Al. Jerozolimskie) – Al. Jerozolimskie – rondo Dmowskiego – Al. Jerozolimskie – r. De Gaulle’a – Al. Jerozo-

limskie – wiadukt mostu Poniatowskiego – most Poniatowskiego – al. Poniatowskiego – r. Waszyngtona – Francuska – pl. Przymierza – Paryska – Brukselska – Ateńska – Egipska – Bora-Komorowskiego – Gocław.

Jednocześnie autobusy linii uzupełniającej **203** kursowały na wydłużonej trasie Al. Jerozolimskimi przez wiadukt do ronda na skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich z ul. Popularną, na którym zawracały (przystanek Popularna 01 obowiązywał jako krańcowy).

Następnego dnia, to jest 13 marca, na swoje stacje trasy powróciły autobusy linii **187** i **191**:

- linia **187** Stegny – Św. Bonifacego – Powsińska – Czerniakowska – al. Armii Ludowej – r. Jazdy Pułskiej – al. Armii Ludowej – Wawelska – Kopińska – Grzymały – Sokołowskiego – Al. Jerozolimskie – r. Zesłańców Syberyjskich – Al. Jerozolimskie – Łopuszańska – Kleszczowa – Ryżowa – Dzieci Warszawy – Sławka – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Cierlicka – (powrót: Cierlicka – Kościuszki – Spisaka – Kompanii „Kordian” – Pużaka – Sławka) – Lalki – Władysława Jagiełły – Wojciechowskiego – Ursus – Niedźwiadek (powrót: Wojciechowskiego – Keniga – Warszawska – Władysława Jagiełły);

- linia **191** Ursus Niedźwiadek – Keniga – Warszawska – Władysława Jagiełły – Lalki – Cierlicka – Kościuszki – Spisaka – Regulska – (powrót: Regulska – Sosnkowskiego – Kościuszki) – Kompanii „Kordian” – Pużaka – Sławka – Dzieci Warszawy – Ryżowa – Bolesława Chrobrego – Popularna – Al. Jerozolimskie – r. Zesłańców Syberyjskich – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Grójecka – pl. Narutowicza.

W tym samym dniu linia uzupełniająca **203** została zlikwidowana. Jednocześnie zostały przywrócone rozkłady jazdy sprzed remontu dla linii **127**, **191**, **717** i **E-5**. Natomiast dla linii **187** i **517** ZTM wprowadził nowe rozkłady jazdy, z których wycofano po 2 brygady. Spowodowało to nieznaczne zmniejszenie częstotliwości ich kursowania.

Na dotychczasowych trasach objazdowych (bez zmiany rozkładów jazdy) pozostały linie **130**, **177** oraz **373** i tak:

- linia **130** kursuje na trasie: Wilanów – Przyczółkowa – al. Wilanowska – Sobieskiego – Dolna – Puławska – Rakowiecka – al. Niepodległości – Chałubińskiego – Al. Jerozolimskie – pl. Zawiszy – Al. Jerozolimskie – (powrót: Al. Jerozolimskie – Niemcewiczka – Grójecka – pl. Zawiszy) – r. Zesłańców Syberyjskich – Al. Jerozolimskie – Opaczewska – Centrum Handlowe Reduta (powrót: Mszczonowska – Al. Jerozolimskie);

- linia **177** kursuje na trasie: Okęcie – al. Krakowska – Łopuszańska – Al. Jerozolimskie – Sosnkowskiego – Pużaka – Sławka – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Spisaka – Regulska – Ursus (Prażmowska), (powrót: Regulska – Kompanii „Kordian” – Spisaka – Al. Jerozolimskie);

- linia **373** kursuje na trasie: Nowe Włochy – Chrościckiego – Świerzyczna – Globusowa – Wałowicka – Sympatyczna – (powrót: Sympatyczna – Potrzebna – Odolany – Potrzebna – Wałowicka) – Cegielniana – Techników – Popularna – Bolesława Chrobrego – Kleszczowa – Łopuszańska – Al. Jerozolimskie – Krańcowa – Zajezdnia Kleszczowa (powrót: Krańcowa – Kleszczowa).

Jednocześnie zostało utrzymane zawieszenie funkcjonowania przystanków WKD Al. Jerozolimskie (01 i 02) zlokalizowanych na wiaduktach.

Niestety, pasażerowie linii autobusowych prze-

jeżdżających przez wiadukt (**127**, **187**, **191**, **517**, **717** i **E-5**) podróżują obecnie w mniej komfortowych warunkach. Z obsługi tych linii ZTM wycofał wszystkie niskopodłogowe autobusy wielkopojemne: 15-metrowe (neoplany N4020, solarisy urbino 15) oraz 18-metrowe (jelcze M181M i MANy NG313). Po prostu okazały się zbyt ciężkie. Każdy z nich waży ponad 14 ton. W zamian do obsługi skierowano przegubowe ikarusy 280. Aby nie pozabawić niepełnosprawnych pasażerów możliwości podróżowania, wybrane brygady obsługują pojedyncze jelcze M121M i jest ich odpowiednio: 4 na linii **127**, po 2 na liniach **187** i **191** oraz 3 na linii **517**.

Przewidując duży tłok w „krótkich” jelcach niskopodłogowych, przede wszystkim na linii **517**, ZTM skierował na tę linię trzy dodatkowe brygady całodzienne, nie umieszczone w rozkładzie – tak zwane wtyczki, obsługiwane krótkim taborem wysokopodłogowym. Kursują one właśnie tuż przed brygadami niskopodłogowymi. Poza tym na tej linii pojawiają się także dwie brygady „wtyczki”, ale szczytowe. Wprowadzenie powyższych „wtyczek” było możliwe dzięki odzyskaniu pewnej ilości taboru w wyniku cięć w rozkładach dokonanych w poprzednich tygodniach. Jako ciekawostkę należy uznać szczytową brygadę „wtyczkę” obsługiwaną przez autobus krótki, która pojawia się na linii **E-5**. Dotychczas wszystkie brygady na tej linii były obsługiwane taborem wielkopojemnym. Ponadto z obsługi linii **717** wycofano wszystkie brygady niskopodłogowe.

Jednocześnie jeszcze do końca marca bieżącego roku istnieje możliwość podróżowania pociągami podmiejskimi pomiędzy stacjami Warszawa Śródmieście – Warszawa Ursus na podstawie okresowych biletów miejskich ZTM oraz Warszawa Śródmieście – Piastów na podstawie okresowych biletów sieciowych ZTM.

Tomasz Kaczmarek, KMKM w Warszawie

Z półki bibliofila

## Elektryfikované systémy městské hromadné dopravy

Na pierwszy rzut oka szata graficzna niniejszej publikacji (praca zbiorowa, wyd. Wolf 2001) ludząco wręcz przypomina atlasy komunikacyjne znanego niemieckiego wydawnictwa Blickpunkt Strassenbahn. Zresztą, nie należy tego poczytywać za zarzut. Atlasy Blickpunkta zawsze cechowała najwyższa staranność i dbałość w podawaniu informacji przydatnych każdemu miłośnikowi komunikacji miejskiej. Nie inaczej jest i w tym przypadku. Trzeba przy tym nadmienić, że Blickpunkt miał w swoich planach wydanie atlasu naszych południowych sąsiadów, jednak z wielu przyczyn do tego nie doszło. Dlatego autorom omawianej publikacji należy oddać hold za to, że „wzięli sprawę w swoje ręce”. Przykład godny naśladowania.

Jak wskazuje tytuł, atlas obejmuje miasta posiadające komunikację tramwajową i trolejbusową w Republice Czeskiej i na Słowacji. Przy każdym mieście otrzymujemy niezbędne dane o sieci, czyli spis linii (co w stosunku do atlasów Blickpunkta jest krokiem naprzód), tabelaryczne zestawienie ilości i typu taboru, schemat sieci (w przypadku Pragi zamieszczony został również schemat torowy metra), a także adres przedsiębiorstwa i adres internetowej. Dodatkowo dostajemy dość obszerny wykaz

taboru historycznego, jakim dysponują muzea komunikacji w Pradze i w Brnie. Jeśli czegoś może brakować, to np. danych o długości poszczególnych tras. Ponadto, podobnie jak w atlasach niemieckich, autorzy umieścili wykaz miast, w których tramwaje i trolejbusy zostały zlikwidowane. Jednak nie wiadomo, dlaczego nie ma informacji o popularnej kolejce łączącej Poprad z górkami kurortami w Wysokich Tatrach, która przez wielu hobbystów jest traktowana jako tramwaj podmiejski.

Podsumowując, propozycja wydawnictwa Wolf jest bardzo udana. Może być ona w pełni przydatna przy poznawaniu sieci tramwajowych i trolejbusowych w Czechach i na Słowacji. I, przede wszystkim, jest tańsza niż wydawnictwa rodem z Niemiec. Oprócz opisywanego atlasu, wydawnictwo Wolf ma do zaoferowania dużo innych ciekawych publikacji na temat komunikacji miejskiej. Jego nakładem ukazały się m.in.:

- *50 let městské hromadné dopravy v Děčicé;*
- *100 let elektrické pouliční drahy v Brne;*
- *Trolejbusy v Brne;*
- *100 let městské hromadné dopravy v Usti nad Labem.*

Pełna oferta wydawnicza dostępna jest w internecie pod adresem:

[www.mestskadoprava.cz](http://www.mestskadoprava.cz)

Ponadto, oprócz publikacji książkowych, Wolf regularnie wydaje czasopismo w całości poświęcone transportowi publicznemu zatytułowane *Městská doprava*. Naprawdę tylko pozazdrościć i... naśladować.

Sebastian Staschiok

## Paradoksy górnośląskiej komunikacji

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach, wychodząc naprzeciw (czy też przeciw) oczekiwaniom pasażerów, wprowadził zmiany w trasach linii autobusowych. 11 marca zakończyła żywot (została zawieszona na czas nieokreślony) linia ekspresowa **P** (Katowice Dworzec PKP – Os. Odrodzenia – Katowice Dworzec PKP). Niewtajemniczoną przypomnę, że na tej linii obowiązywała dopłata do biletów okresowych poprzez dokasowanie biletu za 1,30 zł. Inna ciekawostka, to fakt, że była to jedyna linia autobusowa KZK GOP, która dojeżdżając do Dworca PKP przejeżdżała w pobliżu Rynku w Katowicach ulicami św. Jana i Młyńską.

Podobnie w ramach likwidacji paradoksów, po niecałych dwóch miesiącach kursowania, od 20 marca zawieszona została linia autobusowa **613** w Będzinie i przywrócony został poprzedni przebieg linii **616** (Będzin Szpital Wojewódzki – Elektrownia – Kościuszki – Dworzec PKP Miasto – Stadion – Osiedle Syberka Kościół – Osiedle Zamkowe – Będzin Targowisko – Osiedle Syberka Kościół – Będzin Stadion – Dworzec PKP Miasto – Kościuszki – Cmentarz – Będzin Szpital Wojewódzki). Poprzednie dwie wersje rozkładów jazdy (z 1 lutego i 1 marca bieżącego roku) nie spotkały się z uznaniem pasażerów, w większości pracujących we wspomnianym szpitalu.

Brak porozumienia odnośnie finansów pomiędzy KZK GOP a Dyrekcją Centrum Handlowego M1 w Zabrzu zaowocował kolejnymi zmianami. Od 1 kwietnia (i nie jest to żart primaaprilisowy, jak by się mogło wydawać) zmieniona zostanie trasa linii **850** – nie wszystkie kursy będą obsługiwać przystanek Maciejów M1. Linia bezpłatna **S-1**, dojeż-

dążąca do wspomnianego Centrum Handlowego, zostanie zawieszona, podobnie jak przejeżdżająca tamtędy linia autobusowa 250. Tak więc, chcąc od

1 kwietnia dojechać do Centrum Handlowego M1 w Zabrzcu, możemy liczyć na własne dwa lub cztery kółka, prywatnych przewoźników („nysiarzy”), bądź

też na komunikację, jaką zorganizuje we własnym zakresie M1.

Andrzej Soczówka

# Nowinki z Pyrogradu

## Między przystankami

● **Doczepa wyjechała.** 8.03. nastąpił długo oczekiwany odbiór z NG historycznej doczepki ND-2456, za co ogromnie w imieniu KMPS-u dziękujemy. Niestety, z tyłu wagonu brakuje gniazd, a w ponad 50-letniej historii eNów w MPK Poznań nie było nigdy doczepy bez gniazd na tylnej ścianie. Oprócz tego, tylne światła są identyczne jak w wozie silnikowym, czyli takie jak w stopniakach.

● **eNka zdobywa wiosnę.** 21.03., z okazji pierwszego dnia wiosny, KMPS wspólnie z MPK powitał wiosnę rozdając z krążącej po centrum eNki 2602+2456 tulipany, ulotki informacyjne o linii turystycznej, a także baloniki Ery, która była sponsorem 2000 rzeczonych kwiatków.

● **Znowu turystyczna!** W niedzielę 24.03. MPK w Poznaniu oraz KMPS wznowiły kursowanie linii turystycznej 0. Obsługuje ją ponownie skład N+ND 2602+2456. Trasa prezentuje się następująco: pl. Mickiewicza – Św. Marcin – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego – Most Teatralny – Fredry – Gwarna – Św. Marcin – al. Marcinkowskiego – Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Most Dworcowy – Głogowska – Hetmańska – 28. Czerwca – Pamiętka – Zaj. Madalińskiego – Hetmańska – 28. Czerwca – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – Jana Pawła II – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary – pl. Wielkopolski – 23. Lutego – Mielżyńskiego – Gwarna – Św. Marcin – Roosevelta – Most Dworcowy – Towarowa – pl. Mickiewicza. Kursy będą się odbywać wyłącznie w niedziele o godzinach 10:00 i 12:00. Specjalne bilety w cenie 3 zł (normalny) i 2 zł (ulgowy – przysługujące dzieciom i członkom KMPS) sprzedają konduktorzy. Reportaż z tego wydarzenia zamieścimy w następnym numerze.

● **Na stałe.** Od 1 kwietnia 2002 r. na brygadzie 8/7 stałe zatrudnienie znajdzie wagon 1G-859. Zmiana ta zostanie dokonana na prośbę firmy reklamującej się na tym wozie.

● **Wieczór na trójce.** 23.03. w godzinach 18:00–21:00 dodatkowymi wozami zasilona została linia 3 (kursowała z częstotliwością co 5 minut), w związku z odbywającym się Misterium Męki Pańskiej na Wilczaku. Oprócz normalnie jeżdżących tego dnia wagonów 851, 858 i 873, wyjechały także 871, 876, 610 i 672. Również na liniach 51, 74 i 90 w tych godzinach kursowały dodatkowo autobusy.

● **Zasilenia z Niemiec.** Na początku kwietnia poznańskie MPK otrzyma dostawę zakupionych we Frankfurcie 4 wagonów typu N o numerach 801, 803, 804 i 807 oraz 5 doczep typu m o numerach 1811, 1815, 1816, 1822 i 1826. Doczepy posłużą jedynie za dawców części zamiennych. Informacja z ostatniej chwili: już w poniedziałek 25.03. dotarła pierwsza z nich o numerze 1822.

● **Braki w obsadzie.** W ostatnich tygodniach

często spotkać możemy wagony z S2 na liniach planowo obsługiwanych przez S1. Np. 22.03. na linii 14 kursował 871. Wagon 611 przez kilka dni jeździł na linii 6, a oprócz tego holender 851 pojawił się na 15.

● **Rezerwy.** 12.03. na linii 92 jeździł ikarus 160P-1581. 13.03. na linii 1 zaobserwowano helmuta GT6-614, o czym informowała wyłącznie blaszana tabliczka wetknięta za przednią szybę. 18 marca na linii 15 uwijał się wagon 611.

● **Do Sierosławia.** Od 1.04. zostanie wznowione kursowanie linii sezonowej P. Ponadto uruchomione będą sezonowe kursy w dni robocze, soboty i święta na linii 53. Od tego samego dnia linia 92 zostanie uruchomiona także w święta po godzinie 14:00.

● **Inteligentnie inaczej.** Nadal nie funkcjonuje poprawnie sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ulic Roosevelta i Grunwaldzkiej. Tramwaje jadące ul. Roosevelta na wprost w kierunku Kaponiery dostają zielone światło jedynie wtedy, gdy z przeciwka nadjeżdża tramwaj. W przypadku braku jeżdżącej z Kaponiery 5, 8, 10, 11, 12 lub 14, tramwaje chcące dostać się rondo muszą bezsensownie stać, nawet kiedy równoległy ruch samochodowy ma zielone światło.

● **Nowe trasy dla tatr.** W nocy z 20 na 21.03. odbył się przejazd techniczny wagonem RT6N1-403 mający na celu stwierdzenie, na którą linię można skierować tatrę w przypadku robót na trasie 12. Stwierdzono, że tramwaj nie może jechać od Śródky w kierunku Miłostowa ze względu na zapadnięcie torowiska i przytarcia pudła o wysepki przystankowe. Bezkolizyjnie tatra przejechała trasę linii D oraz linii 14, choć w tym drugim przypadku istnieją obawy, że obciążony tramwaj może haczyć o muldy na ul. Głogowskiej pomiędzy Parkiem Wilsona a Hetmańską.

● **Wesołych Świąt (Bożego Narodzenia)!** Co prawda, nie przypadają one w marcu, ale świąteczną atmosferę stwarza nalepka z życzeniami składanymi przez MPK Poznań, wisząca nadal w neoplanie 1301 naprzeciw środkowych drzwi.

● **Mała, ale jaka dzielna pszczołka.** Neoplan N4009-1253 udający się do pracy na linii N38 obsługiwał 16 marca ostatnie kółko na linii 74. Gratulujemy ambitnemu maleństwu wykonania zadań przewozowych, bądź co bądź, przeznaczonych dla przegubowca.

● **Już po naprawie.** Jelcz M11-1450 wyremontowany w ZNA w Biskupicach wrócił do służby po zderzeniu z jelczem 1402, które miało miejsce 21.12. ubiegłego roku. Oprócz nowego przodu, 1450 otrzymał także pomalowane na żółto felgi.

● **Kolejna ukończona NG...** Po naprawie głównej hały ZNT opuścił skład 90+89. W wagonie zachowano wystające poniżej płaszczyzny sufitu oprawy świetłówek oraz stary model siedzeń.

● **... a następne w trakcie.** Wagon 256 jest już także gotowy do służby, 260 jest aktualnie remontowany, rozmontowano do szkieletów wagony 114 i 113. Nie rozpoczęto jeszcze prac przy 108 i 109.

● **Nowe wiaty.** Na pl. Bernardyńskim pojawiła się wiatra oraz wiatokiosk na przystanku w stronę r. Rataje. Równocześnie przystanek uległ przesunięciu o około 20 metrów w stronę szpitala przy ul. Długiej.

● **Wiosenne porządki.** Pracownicy MPK czyszczą ostatnimi dniami zwrotnice, które nie są używane w ruchu liniowym. W razie (odpuć!) wstrzymania łatwiejsze będzie uruchomienie objazdów.

● **Aktualności tablicowe.** W neoplanach zaprogramowano systemy zapowiadania przystanków. Obecnie wyświetlają poprawne nazwy przystanków. Ciekawe zjawisko można natomiast zaobserwować na linii 77. Po zmianie nazwy pętli Os. Plewiska na Os. Kwiatowe wymieniono przednie blaszane tablice z tymi nazwami. Jednak pętlą Plewiska „odżywa” nadal na pikselowych wyświetlaczach zamontowanych w ikarusach.

● **Reklamowa demagogia.** Pewien ośrodek szkolenia kierowców reklamuje się na plakatach rozwieszanych głównie na przystankach wierszykiem, którego fragment brzmi następująco: „Koniec tramwajowej męki / prawo jazdy weź do ręki”. Cóż, wszystkim, którzy dzięki temu zrezygnują z „męki” poruszania się po centrum tramwajami na rzecz samochodów, życzymy przyjemnego tkwienia w korkach.

● **Włociańska → Obornicka → Jumbo?** Jeden z naszych kolegów podróżujący spóźnionym, jak zwykle, pomimo sobotniego wieczoru, autobusem linii 78, ze zdziwieniem zauważył na wyświetlaczu zmianę nazwy przystanku Włociańska na Obornicka. Co jak co, ale nazwa przystanku „Włociańska”, z którego korzystają głównie klienci hipermarketu Jumbo, mało kojarzyła się z tym miejscem – a ostatnia zmiana na „Obornicka” kojarzy się jeszcze mniej. Proponujemy nazwać go „Jumbo” albo „Rondo Obornicka”.

● **Bezgraniczny wandalizm.** W nocy z 21 na 22.03. spłonął beżmyślnie podpalony, stojący na zeberku pętli Maltanka, towarowy wagonik. Zniszczeniu uległo 98% wagonu.

● **Usuwanie śladów zderzenia.** Na ulicy Jana Pawła II w nocy z 19 na 20.03. wymieniono słup trakcyjny, który stracił swą wrodzoną pionową orientację w wyniku uderzenia, którego doznał z ręki (a właściwie z pudła) wagonu GT8-660. Przy okazji zlikwidowano w tym miejscu ograniczenie prędkości do 5 km/h.

● **Fontanna w tramwaju?** W tylnej części wagonu 303 przecieka dach. Efekt jest łatwy do przewidzenia – w czasie deszczu na głowy pasażerów kapie lub nawet leci ciurkiem nieco zardzewiała deszczówka.

● **Koniec serii.** Na razie zakończyła się seria napraw głównych ikarusów 280.70A. Ostatnim z wyremontowanych w ZNA w Biskupicach wóz

R E K L A M A

Sklep modelarski „Pantera”, ul. Gąsiorowskich 3, tel. 866-46-42, poleca modele:

- kolejowe,
- lotnicze,
- pancerne,
- inne.

W sklepie „Pantera” otrzymacie bezpłatnie **Przystanek**.

jest 1635. Od poprzedników różni się dodatkowym, czwartym głośnikiem instalacji do zapowiadania przystanków.

● **Dylatacja.** Na torowisku pomiędzy przystankami Żegrze II i Żegrze III wymieniono zużyty styk dylatacyjny po tym, jak znaleziono leżący tuż obok kawałek żółtego fartucha zgubionego przez wagon generacji 105N.

● **Sekcja zwłok.** W poniedziałek 25.03. w płomieniach palników dokonał się na Madalinie żywot skasowanego wagonu GT6-609.

● **Nowe, czy używane?** Ponieważ sprawa ta jest doprawdy delikatnej natury, postanowiliśmy jedynie skonfrontować dwa stanowiska MPK Poznań Sp. z o.o. podane do publicznej wiadomości w odstępnie kilku dni. 19.03. *Głos Wielkopolski* opublikował artykuł Bartosza Trzebiatowskiego, którego częścią był wywiad z panem K. Książkiem: „W tym roku planujemy zakup 10 pojazdów, mówi Krzysztof Książek, wiceprezes MPK odpowiedzialny za komunikację autobusową. Początkowo zamierzaliśmy nabyć cztery przegubowce i sześć autobusów standardowych, ale prawdopodobnie zdecydujemy się na proporcje 2:8. Obecnie bardziej potrzebujemy pojazdów 12-metrowych.” Z artykułu wynikało jednoznacznie, że chodzi tu o zakup nowych autobusów. Tymczasem na internetowej grupie dyskusyjnej pl.misc.transport pojawiła się uzyskana z Biuletynu Zamówień Publicznych wiadomość o rozpisaniu przez MPK Poznań Sp. z o.o. przetargu nieograniczonego „na zakup używanych autobusów niskopodłogowych dla komunikacji miejskiej”. Czyżby w Poznaniu miały pojawić się, na przykład, starsze MANy NG272?

**Tomasz Albrecht, Adam Biały, Krzysztof Dostani, Jakub Gielniak, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Justyna Młodzikowska, Grzegorz Narkiewicz, Maciej Rudzki, pmt**

## Magazyn 995

**12.03.** O godzinie 8:50 przy Hotelu 222 na ul. Grunwaldzkiej **13/12** (336+337) potrafiła przebiegać przez tory pieszego, którego następnie pogotowie zabrano do szpitala. Do godziny 9:15 ruch był wstrzymany – kursowały 2 zatramwaje.

**13.03.** Rano na skrzyżowaniu z Kórnickiej w prawo w ul. Jana Pawła II wyleciał z szyn czwartym wózkiem helmut 669 (**11/7**) jadący na Zawady. Wykolejeń-

## Bezbiłetowa przeszłość

Ostatnie afery z podrabianymi biletami okresowymi w poznańskim MPK skłoniły mnie do napisania kilku zdań na temat jazu „bezbiłetowych” w przeszłości. Może to zainteresuje młodszych Czytelników *Przystanku* – zwłaszcza, iż to zagadnienie nigdy nie doczekało się opisu. Jednocześnie chciałbym zachęcić innych Kolegów do podzielenia się wspomnieniami z przeszłości pozornie nie tak odległej, jak lata siedemdziesiąte. W ten sposób możemy ocalić od zapomnienia pewien klimat tamtych lat.

Różnego typu „eksperymenty” wynikały raczej nie z przyczyn ekonomicznych – były wtedy traktowane jako pewnego rodzaju „sport”. Dzisiaj można je oceniać nagannie, lecz tak wtedy było. A przemilczanie istniejących zjawisk prowadzi do fałszowania historii. W Poznaniu na początku lat 70. funkcjonowały trzy systemy opłacania przejazdu:

- opłata jednorazowa w bilonie realizowana za po-

## Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
<b>tramwaje</b>					
66	-	barwy MPK	Trust	srebrno-czerwony	-
138+139	Nivea	niebieski	-	barwy MPK	-
150+151	Nokia	niebiesko-zielony	Nokia	niebiesko-zielony	odnowa reklamy
162+161	Vitrum Calcium	czerwono-niebiesko-biały	Auchan	zielony	-
198+197	-	barwy MPK	Kera Koll	biało-czerwony	-
208+207	Nivea	niebieski	-	barwy MPK	-
252+251	Aisec	niebieski	-	barwy MPK	po NG
332+333	Office Depot	biały	Kera Koll	biało-czerwony	-
602	-	barwy MPK	KFC	żółto-niebiesko-czerwony	-
603	-	barwy MPK	KFC	żółto-niebiesko-czerwony	-
674	-	oryginalne barwy frankfurckie	Trust	srebrno-czerwony	-
<b>autobusy</b>					
1508	Wilmarkt	barwy MPK	-	barwy MPK	-

opracował Łukasz Nowicki

cowi pomógł wskoczyć na tory Krupp. Następnie bimba zjechała do zajezdni. Na czas usuwania skutków wykolejenia (35 minut) tramwaje kierowano objazdem, a na wyłączonym odcinku, to jest od r. Rataje do r. Śródka pomykały 2 zatramwaje.

**14.03.** Przez 50 minut tramwaje linii **6, 10 i 12**, zamiast przez Most Dworcowy, kierowano objazdami. Stało się tak, ponieważ tamże na torowisku wyładował mercedes, któremu inny pojazd uprzednio zajeżdżał drogę. Kierująca „mesiem” kobieta nie zgodziła się na usunięcie wozu przez służby MPK, więc czekano na pomoc drogową.

**16.03.** O godzinie 14:25 na r. Przybyszewskiego kierujący fiatem marea, jadąc w stronę ul. Wojskowej, nie ustąpił pierwszeństwa zjeżdżającej z ronda **2/4** (232+231), która udawała się na S1 z powodu usterki drugiego wozu. Spowodowało to małe „bum”. Najbardziej, oczywiście, oberwał samochód, gdyż pogiął sobie pokrywę silnika, szybę czołową, cały lewy bok i uszkodził prawe przednie koło. Przerwa we wszystkich kierunkach trwała 35 minut.

**16.03.** W nocy na trasie PST (na wysokości ul. Norwida) przeprowadzano prace przy użyciu drezyny CSW-44, która raczyła zdefektować. Na Gajową

zepchnął ją helmut 657, który nie wykonał przez to jednego kursu z Kaponieri.

**17.03.** Późnym wieczorem przez 3 kwadransy idiotycznie zaparkowany opel omega blokował ruch tramwajowy na ul. Podgórznej.

**18.03.** Opuszczający r. Śródka helmut 612 (**11/6**) potrafił rowerzystę, który ślalomem omijał samochody i na czas nie zauważył bimby. Ciężko ranny trafił do szpitala. Wstrzymanie trwało 17 minut.

**18.03.** Wieczorem motorniczy **8/3**, która właśnie przyjechała na Miłostowo, zwrócił uwagę czterem mężczyznom zachowującym się agresywnie. Wtedy jeden z nich kopnął go w rękę, a następnie wszyscy zbiegli z miejsca zdarzenia. „Kierowcę” tramwaju zabrano pogotowie, a bimbę do zajezdni sprowadzili pracownicy pogotowia technicznego.

**21.03.** Pierwszego dnia wiosny na ul. Roosevelta (w okolicach Mostu Dworcowego) miała miejsce reakcja łańcuchowa. Ford explorer wpadł na fiata tempę, a ten jeszcze na dwa inne samochody. Ponieważ fiat zatrzymał się na torowisku tramwajowym, więc przez 20 minut ruch bimby w stronę Kaponieri był wstrzymany.

**Natalia Rychlewicz, Adam Konieczka**

średnictwem automatów typu Krab,

- kamety wieloprzejazdowe kupowane w kioskach Ruchu i punktach sprzedaży MPK,
- bilety miesieczne, które dzieliły się na „pracownicze” (i ulgowe dla uczniów) oraz droższe, dostępne dla wszystkich.

Kontrole biłetowe realizowali umundurowani pracownicy MPK, były one niezbyt częste i mało mobilizujące do zakupu biłetów. Przez pewien czas po likwidacji obsługi konduktorskiej, w każdym pociągu znajdował się konduktor rewizyjny. Dawał on sygnał odjazdu oraz miał obowiązek przeprowadzać kontrole biłetowe. Mógł znajdować się w dowolnym wagonie (składy trójwagonowe były w Poznaniu standardem), a tylko na obecnej ul. Podgórznej musiał zająć stanowisko przy hamulcu ręcznym w ostatnim wagonie.

Do typowych „zabaw” należało:

### przy biłetach jednorazowych:

Automaty Krab były bardzo niedoskonałe i nieod-

porne na oszustwa. Pieniądz wrzucany do szczeliny wlotowej uruchamiał zapadkę, a po naciśnięciu przycisku w górnej części obudowy ze szczeliny wysuwał się biłet (odwijany ze wstęgi papierowej), który się odrywało. Były dwa wloty monet: na złotówkę (za biłet normalny) i na 50 groszy (za biłet ulgowy). Każdy rodzaj biłetu był odwijany z odrębnej rolki i wysuwany z odpowiedniej szczeliny. W górnej części automatu znajdowało się okienko, przez które kontroler mógł sprawdzić numer serii biłetowej i w ten sposób weryfikował fakt, czy okazywany mu biłet był zakupiony w tym wagonie. Biłety były jednorazowe i nie upoważniały do przesiadek. Na końcowym przystanku motorniczy miał obowiązek spisać numery biłetów widoczne w okienkach automatów i wpisać je do „ceduły konduktorskiej”. Wydaje mi się, iż przez pewien czas to zajęcie należało do obowiązków konduktora rewizyjnego, a dla każdego wagonu była odrębna cedula.

Uczniowie szkół technicznych na zajęciach w warsztatach mechanicznych i pracownicy mający

dostęp do tokarek po prostu wytaczali z blachy krążki, które imitowały monety. Nie było to trudne, gdyż automaty były wyjątkowo nieodporne na „fałszywki”, a bilety wydawały nieraz na podstawie... guzika odpowiedniej wielkości. Innym sposobem było użycie szprychy rowerowej – wsunięta do szczeliny wlotowej i właściwie skierowana powodowała iż zapadka zaskakiwała i po naciśnięciu przycisku automat wydawał bilet. Najbardziej bezczelnym sposobem było otwarcie automatu. Do zdjęcia górnej pokrywy (zamykanej na zamek typu „kwadrat”) można było dorobić klucz, posłużyć się oryginalnym, „zdobytym” kluczem, a nawet wykorzystać zwykły klucz od mieszkania. Ten ostatni, odpowiednio wsunięty, pozwalał odsunąć zatrzask i zdjąć obudowę. Wtedy wystarczyło tylko ponaciśnąć dowolną ilość razy dźwignię wewnątrz automatu by otrzymać wymaganą ilość biletów.

Pierwszy sposób był praktycznie nie do wykrycia przez współpasażerów, szprycha mogła stać się źródłem kłopotów (zwłaszcza, iż pozostawała przy delikwencie), natomiast otwieranie automatu było praktykowane bardzo rzadko na pętli, gdy wagon był pusty lub w godzinach wieczornych. Zdarzało się, iż „skończyła się” taśma z biletami (co było widać w okienku) i wtedy spozstrzegawczy podróżni nie wrzucali pieniędzy gdyż i tak automat nie wydałby biletu. Często też automat „polykał” monetę nie dając nic w zamian...

#### przy karnetach wieloprzejazdowych:

Na początku istniały trzy „nominały” – karnety pięcio-, dziesięcio- i dwudziestoprzejazdowe, wszystkie tej samej wielkości. Karnet pięcioprzejazdowy miał tylko pięć miejsc na froncie, karnet dziesięcioprzejazdowy miał na froncie numery od 1 do 10, a karnet dwudziestoprzejazdowy miejsca 11 do 20 miał na odwrocie. Bilety ulgowe miały nadruk czerwony (dopuszczalne było dwukrotne skasowanie jako równoważność biletu normalnego), a normalne – czarny. Na każdym znajdował się numer serii oraz numer jednostkowy, dodatkowo karnet musiał posiadać pieczętkę z punktu sprzedaży. Były drukowane na sztywnym papierze wyższej jakości (identycznym, jak karty perforowane do ówczesnych komputerów typu Odra). Z karnetów pięcioprzejazdowych MPK wycofało się dosyć szybko (prawdopodobnie były zbyt drogie), natomiast karnety dwudziestoprzejazdowe nie cieszyły się dużym zainteresowaniem pasażerów – zapewne ze względu na konieczność „zainwestowania” większej gotówki przy zakupie i w rezultacie też nie były później dostępne. Na karnetach dziesięcioprzejazdowych w 1980 r. umieszczano z tyłu nadruk ozdobny, przypominający o jubileuszu 100-lecia komunikacji miejskiej. Te karnety nie były fałszowane (nawet przy obecnych możliwościach komputerów i domowych drukarek, trudnym byłoby uzyskanie specyficznych „niedodruków” i lokalnych wyblaknięć, typowych dla ówczesnej techniki poligraficznej), co najwyżej zdarzały się „wycieki” z drukarni.

Karnet wsuwało się do szczeliny kasownika, potem należało pociągnąć za rączkę i poprzez mechanizm sprężynowy następowało odbicie na blankiecie zestawu cyfr oraz wycięcie z lewej strony otworu. Ten otwór przy współpracy z zapadką znajdującą się wewnątrz kasownika powodował iż kolejne nadruki znajdowały się w regularnych odstępach jeden pod drugim. Cyfry odbijane na blankiecie miały następujące znaczenie: pierwsze cztery – unikatowy numer kasownika (wymalowany też farbą na samym urządzeniu), następne cztery – bieżący

dzień i miesiąc, dwie końcowe – numer kursu. Zmiana tych cyfr była możliwa z zewnątrz przez motorniczego lub kierowcę. W Poznaniu nie stosowano tej możliwości i w okresie późniejszym środkowe cztery cyfry były przeznaczone na numer tablorowy pojazdu, w którym dany kasownik był zainstalowany, a ostatnie dwie oznaczały bieżący dzień. Ponieważ również te kasowniki miały skończoną doskonałość, zdarzało się, iż najświeższe kasowanie wcale nie było ostatnim na liście. Nieraz jeden nadruk nachodził na drugi i dyskusje z kontrolerami, czy jest to jedenasty skasowany przejazd (na karnecie dziesięcioprzejazdowym), czy dziewiąty nie należały do rzadkości. Osoby spozstrzegawcze korzystały też z faktu, iż w danym dniu nie zmieniano zestawu cyfr i jadąc tym samym pojazdem można było nie kasować biletu. Wykorzystując to zjawisko niektórzy podróżni mieli przy sobie kilka karnetów i kolejne przejazdy kasowali na odrębnych karnetach licząc na to iż tego dnia wsiądą jeszcze raz do pojazdu którym już jechali. Było to dosyć prawdopodobne, zwłaszcza na liniach autobusowych. Później młodzież wymyśliła sposób na utrudnianie życia kontrolerom. Wymyślało się spory plik karnetów, dawało się komplet „kanarowi” i mówiło: gdzieś tu jest ten właściwy...

#### przy biletach miesięcznych:

Obowiązywały one tylko w określonej relacji dom – miejsce pracy (lub nauki). Były to tak zwane bilety pracownicze, sprzedawane ze znacznym rabatem. Do ich nabycia była potrzebna legitymacja, na której na odwrocie zakład pracy lub szkoła wbijały swoją pieczęć adresową, potwierdzając jednocześnie wpisaną przez posiadacza adres. Bilety dostępne dla wszystkich były zdecydowanie droższe i mało kto z nich korzystał. Zresztą „zdobycie” pieczątki jakiejś instytucji na odwrocie legitymacji było realne. Ważność biletu na kolejne miesiące wznowiało się przez naklejenie samoprzylepnego znaczka, na którym należało wpisać numer legitymacji. Znaczków tych nie fałszowano, mogły się zdarzyć „wycieki” z drukarni. Nie było wtedy biletów sieciowych – tylko na ściśle określone relacje. Było to utrudnienie dla podróżnego, zwłaszcza, gdy pojawiły się trasy alternatywne. Przykładowo, z Rataj na Ogrody można było w porównywalnym czasie dojechać następującymi trasami:

- czteremastką i siódmką przez Most Dworcowy;
- trzynastką i ósemką przez plac Wolności;
- jedynką i dziewiętnastką przez Trasę Hetmańską.

Wtedy wystarczyło kupić dziesięć pustych blankietów legitymacji, wybrać z nich trzy o numerach łatwych do przerobienia i każdą „ostemplować” na inną trasę. Najwygodniejsze były blankiety kończące się cyframi 3 (jako podstawowa) oraz „zapasowe” 8 i 9. Na ogół jeździło się trasą wskazaną na bilecie podstawowym (i tam był naklejony aktualny znaczek), a gdy koledzy namówili do wspólnego powrotu inną trasą (ach ci piwosze z „dwudziestki”...), to w razie kontroli delikwent grzecznie tłumaczył kontrolerowi iż zapomniął karty, pozwalał spisać swoje dane, w domu zrywał całą warstwę znaczków (dzięki czemu górze z miesiąca poprzedniego i aktualnego były nieuszkodzone), po czym całość przeklejał na blankiet „zapasowy” z właściwą trasą. Teraz wystarczyło tylko przerobić numer wpisany na znaczku (z 3 na 8 lub 9) i tak przygotowany bilet miesięczny okazać na Głogowskiej. Jeżeli nie przegapiło się terminu, to taka operacja kosztowała pięć złotych opłaty manipulacyjnej (przy cenie biletu miesięcznego 40 zł) i trochę cza-

su. Była to metoda rzadko spotykana, gdyż i kontrolerzy byli spotykani bardzo rzadko. Można było przejeździć kilka miesięcy nie będąc kontrolowanym, zwłaszcza w tak zwanych godzinach szczytu, gdy nawet pasażerem trudno było wejść do wnętrza wagonu. W godzinach pozaszczytowych gapowicze wsiadali do wagonu w którym nie było konduktora rewizyjnego. Stojąc blisko drzwi obserwowali tego ostatniego i gdy zamierzał przejść do wagonu, w którym taki delikwent się znajdował – on przesiadał się do kolejnego wagonu i tam kasował bilet. Gdy było widać kontrolerów na przystanku, gapowicze na ogół zdążyli wysiąść lub skasować bilet zanim tamci pojawili się w wagonie.

Na zakończenie, uprzedzając ataki ewentualnych moralistów dodam, iż opisałem stan istniejący w latach 1971–1976 w Poznaniu. Nie oznacza to, iż sposoby takie stosowałem osobiście lub, że je popieram. Po prostu: tak wtedy było i, moim zdaniem, warto te fakty ocalić od zapomnienia.

**Marek Malczewski**

## Cichy miłośnik

Miło nam donieść, iż pracownikom MPK Poznań Sp. z o.o. nie jest obca idea ratowania zabytków i kulturowania historii oraz tradycji komunikacji miejskiej. Takich ukrytych miłośników można spotkać, jak się okazuje, w różnych wydziałach poznańskiego przewoźnika. Ostatnio ujawnili się na A1 i w sobotę 2 marca zorganizowali nawet (bez wiedzy KMPS-u!) przejazd historyczny na linii **63** autobusem ikarus 280, choć niezbyt historycznym, bo 1516 po modernizacji, ale za to z jak najbardziej historyczną tablicą liniową. Można było się z niej dowiedzieć, m.in., iż przy ul. Bułgarskiej możemy przesiąść się na tramwaj linii nr 3, przy moście Teatralnym na autobusy pośpiesznych linii **A** i **B**, zaś przy Bałtyku na **C**! Na Górczynie, według wspomnianej tablicy, do dyspozycji mamy nie tylko tramwaje linii nr **11** i **12**, ale również autobus linii **79**! Mniej zorientowanym przypominamy, że od czasu otwarcia niedawno świętującej 5-lecie istnienia, trasy PST, na Górczyn nie jeżdżą już tramwaje linii **11** i **12**, zaś na Junikowo linii **3**. Linia **C** została przekształcona w **A**, a dawna **B** została zlikwidowana, natomiast autobusy linii **79** przez Górczyn przestały jeździć jeszcze w pierwszej połowie lat 90. (ubiegłego wieku).

A tak na poważnie – szkoda, że tablice, mające ułatwić podróżowanie pasażerom MPK, informując ich o możliwości przesiadek, poprzez wieloletnie zaniedbanie, dezinformują. Chyba przydałyby się przeglądy posiadanych tablic i ich uaktualnienie choć raz do roku, aby później pasażerom nie przypomniały się niespodziewanie czasy, gdy w Poznaniu nie było PeSTki (brrr, zgroza!) i obowiązywał inny układ komunikacyjny.

**Arkadiusz Lubka**

## PST – czy warto przedłużyć?

W drugim numerze *Przystanku* redaktor naczelny przedstawił swoje przemyślenia na temat PST i jak poprawić jakże ewidentne błędy w funkcjonowaniu tej linii. Mając je na uwadze, chciałbym przedstawić swoją własną propozycję uzdrowienia sytuacji, opartą na swojej pracy maturalnej (Extended Essay programu International Baccalaureate). Celem mojej pracy była odpowiedź na pytanie, czy warto

przedłużać PST?

Aby odpowiedzieć na nie należy najpierw popatrzeć na to, jak ważny jest Poznański Szybki Tramwaj. Centrum usługowo-handlowe miasta, za którego obszar można w zasadzie przyjąć obszar Strefy Parkowania (SP), to miejsce pracy, zakupów i rozrywki całego miasta, w tym mieszkańców Piątkowa i Winograd, których jest około 68000. Za najbardziej „centralny” element jadą jakże powolną i okrężną drogą wzdłuż ul. Winogrady, która wcale nie dociera do osiedla mieszkaniowego o tej samej nazwie. Jeżeli zaś chodzi o mieszkańców Piątkowa, to w zasadzie do zachodniej części centrum mogli oni dojechać tylko autobusami, ponieważ nie istniała linia tramwajowa dojeżdżająca na północ od ul. Lechickiej.

Uruchomienie PST znacznie poprawiło dojazd tych ludzi do zachodnich i środkowych części centrum, ponieważ jego trasa omija główne wąskie gardło, czyli ul. Pułaskiego. Niestety, wprowadzenie 4 nowych linii tramwajowych znacznie pogorszyło prędkość przewozową tramwajów w ciągu czterech najbardziej obciążonych węzłów tramwajowych – Most Teatralny – Rondo Kaponiera – Bałtyk – Most Dworcowy. Szczególnie Most Teatralny ze 123 tramwajami na godzinę jest bardzo obciążony pomimo sygnalizacji świetlnej dającej priorytet komunikacji szynowej. Kolejnym problemem jest popularność PST, z którą nie dają sobie rady 4 linie tramwajowe. Wielokrotnie zdarzyło mi się zaobserwować, że niektórzy pasażerowie nie mogli wejść do pierwszego tramwaju, który podjechał na przystanek (szczególnie rano na stacji Słowiańska i na Moście Teatralnym po południu).

Wiele osób zaczęło planować przedłużenie linii PST pod Mostem Teatralnym i wzdłuż linii kolejowej w kierunku Dworca Głównego. Ja także zacząłem się nad tym zastanawiać. To rozwiązanie zdjęłoby pokazałaby liczbę tramwajów z ul. Roosevelta, przyspieszyłoby komunikację w tamtym rejonie miasta i, co niebagatelne, stanowiłoby załóżkę nowej sieci szybkiej kolei miejskiej. Najtańszym chyba wyjściem (co prawda mogą się mylić) byłoby przebudowanie układu torów odstawczych pociągów podmiejskich i usunięcie jednego lub dwóch torów od strony ul. Roosevelta. Pomiedzy Mostem Teatralnym a rondem Kaponiera ulokowany zostałby łączony przystanek dla obu węzłów, a następnie trasa biegłaby odcinkiem jednotorowym od Mostu Uniwersyteckiego (w miejscu toru łączącego peron 7 z torami odstawczymi) do peronu 7 na Dworcu Głównym.

Jeżeli chodzi o układ linii, pozostawiłbym dotychczasowe połączenie torowe z Mostem Teatralnym i linią D na obecnej trasie. Linia 12 wróciłaby na starą trasę sprzed 1997 roku (do Górczyna przez Most Dworcowy) w ramach „rekompensaty” za 14. 15 przestaby istnieć.

Powstaje tu jednak pytanie: czy usprawniłoby to komunikację? W końcu pasażerowie PST musieliby tracić czas na przesiadki chcąc dojechać do Górczyna, Staroleki czy Junikowa, co dzisiaj mogą zrobić bez konieczności zmiany tramwaju. I czy odcinek jednotorowy nie wymusi zbyt małej częstotliwości? Wszak to 675 metrów. Takie właśnie pytania

zadalem w swojej pracy maturalnej.

Aby udzielić odpowiedzi, w czerwcu 2001 roku, wraz z kolegą Leszkiem Dobrowolskim, dokonałem prostych badań na trasie PST. Polegały one na mierzeniu natężenia ruchu za pomocą prostego licznika ręcznego na odcinku PST Słowiańska – Most Teatralny (w kierunku centrum w godzinach 6–8 i w kierunku os. Sobieskiego w godzinach od 14–16). Z 60 kursów wykonywanych w tych godzinach udało nam się w różne dni robocze dokonać pomiarów na 48 z nich.

Wykazały one, że rano do wozów linii D wsiada około 20 pasażerów mniej niż do wozów innych linii. Należy jednak pamiętać, że D jeździ przez centrum miasta, dowożąc pracowników i klientów do biur i sklepów, w związku z czym szczyt na niej zaczyna się później. Po południu jednak stosunkowo więcej pasażerów wraca na Piątkowo linią D. Łączna średnia dla linii 12, 14 i 15 dla popołudnia wynosi 150,8 pasażerów / kurs, a D – 174,8. Tak więc likwidacja linii D dość drastycznie pogorszyłaby dojazd wielu osób do i z pracy, tym bardziej, że z Mostu Teatralnego w kierunku Al. Marcinkowskiego można dojechać tylko linią 9, która jest i tak już dość mocno obciążona.

Dzięki temu badaniu udało mi się obliczyć maksymalne obciążenie linii – 3489,6 pasażerów na godzinę. Tyle więc musi przewozić nowy PST według mojego projektu. Częstotliwość poruszania się po jednotorze od Kaponiera do Dworca obliczyłem używając poniższych założeń:

- długość odcinka: 675 m;
- prędkość przejazdu przez zwrotnicę na początku: 10 km/h;
- prędkość maksymalna: 60 km/h;
- przyspieszenie: 1,2m/s<sup>2</sup> (takie samo jak w tatrze RT6N1);
- maksymalna długość postoju na Dworcu PKP: 45 sekund;
- „zakładka” 30 sekund.

Wynik, który otrzymałem to niecałe 3 minuty. Tak więc przy obciążeniu 3489,6 pasażerów na godzinę, wagony musiałby mieć pojemność minimum 174,5 pasażerów. Oczywiście, obsługa tej trasy wiąże się z kupnem wagonów dwukierunkowych.

Pozostaje tylko pytanie, czy takie połączenie cieszyłoby się dużą popularnością wśród użytkowników PST? Wraz z kolegą Adamem Białasem przeprowadziliśmy ankietę wśród 600 losowo wybranych użytkowników PST, co do celów ich podróży. Niestety – przeprowadzona ona została w lipcu, co praktycznie przekreśla jej sensowność – nie wlicza bowiem uczniów i studentów. Wykazała ona jednak, że 36,6% pasażerów PST wysiada z tramwaju w ciągu ul. Roosevelta, a 37,3% jeździ 12, 14 albo 15 poza zasięg mojego przedłużenia. Do centrum linią D jeździ 16,6% pasażerów.

Trzeba jednak zastanowić się nad teoretycznymi czasami przejazdu i potokami pasażerskimi w ciągu roku szkolnego. Większość szkół wyższych (UAM, Akademia Ekonomiczna, Akademia Muzyczna, Akademia Medyczna) znajduje się w pobliżu trasy linii D. Linia D także okrąży ten „kwadrat” ulic, o którym pisałem powyżej. Tak więc jest ona bardzo ważna dla pasażerów PST – sens jej istnienia jest jak najbardziej uzasadniony.

Co jednak ze Staroleką, Górczynom i Junikowem, które pozbawione byłyby bezpośredniego połączenia z PST? Myślę, że jest tu kilka wariantów. Jak już nadmieniałem, najlepszym, moim zdaniem, byłby powrót 12 na trasę sprzed 1997 roku i zastąpienie w ten sposób 14. Co do Junikowa zaś – myślę że

jedyną opcją byłoby uruchomienie jakiejś linii „bisowej” na trasie Junikowo – Gwarna lub Junikowo – al. Marcinkowskiego. Usprawniłoby to dojazd mieszkańców Piątkowa na Górczyn i Junikowa do Centrum. Zakładam, że przez obecnie bardzo obciążone rondo Kaponiera i Bałtyk jeździłoby mniej tramwajów – nie byłoby już tam przecież 12, 14, 15.

Moje badania można faktycznie nazwać, jak to ujął pewien profesor urbanistyki, którego usiłowałem przeprosić na stacji PST Serbska, „dziecinadą”, ze względu na banalne techniki badawcze oraz przeprowadzenie ankiety poza rokiem szkolnym, to jednak dają do myślenia. Owszem – zakładanie, że przesiadki dla „eks-pasażerów” 12 i 14 będą szybsze, jest dość optymistyczne. Jednakże należy pamiętać, że tylko miłośnicy tramwajów lubią spędzać w nich jak najwięcej czasu. I że najwyższy czas zacząć się zastanawiać, czy chcemy jeszcze przez kolejne pięćdziesiąt lat używać łokci przy dojeździe do szkoły i grzęznąć w korkach tramwajowych na drastycznie przepełnionym Moście Teatralnym. Niestety, pętla zamiast wybiegu dla połowy piesków jeżyckich pod Mostem Teatralnym nie zmienia wiele na dobre.

Karol Tyszka

## Kultura

Do niedawna powszechnym zjawiskiem było zamykanie przez motorniczek i kierowców autobusów drzwi przed nosami biegnących pasażerów. Stopniowo zauważam, że jest to coraz rzadsze, choć niestety zdarza się. Szczególnie poprawa, według mnie, nastąpiła wśród kierowców autobusów. Na linii 74 zdarzyło się nawet niedawno, że kierowca już po ruszeniu z pętli zatrzymał się i gestem zawołał pasażera. Ten, niestety, nawet nie podziękował. Chamstwo jest spotykane, jak widać, z jednej i z drugiej strony. Choć, co cieszy, ze strony pracowników MPK jest go coraz mniej. Kierowcy i motorniczowie są bardziej sympatyczni i uprzejmi, niż było to kiedyś. Jak widać, oprócz zmian taborowych, są także zmiany w relacjach między pasażerami i obsługą, co chyba obu stronom wychodzi na dobre. Nam, pasażerom przyjemniej się z Wami podróżuje, a i Wasz zawód odzyskuje znowu należną mu rangę.

Grzegorz Narkiewicz

### Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
E-MAIL REDAKCJI: przystanek@o2.pl  
REDAKTOR NACZELNY: Adam Konieczka, tel. 504398490  
ZASTĘPCA RED. NACZ.: Jarosław Girstun  
ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Tomasz Albrecht, Adam Białas, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński  
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Sebastian Basis, Marek Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Remigiusz Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik, Mariusz Madej, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Marcin Pejski, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Olaf Skrzymowski, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki  
SKŁAD I EDYCJA STRON WWW: Adam Konieczka  
DRUK: GRYF-DRUK, ul. Jana Pawła II, 61-139 Poznań

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.